Tramwaj Elektryczny – Getto

Kategorie: Przedmioty

W sierpniu 1941 r. na wniosek pana Przełożonego Starszeństwa Żydów, po uprzednim omówieniu związanych z tym spraw technicznych z inż. Weinbergiem, przedłożony został w Gettoverwaltung projekt rozbudowy linii tramwajowej w getcie oraz sprowadzenie potrzebnego do transportu taboru. Sądzono, zresztą niebezpodstawnie, że tramwaje uregulują wreszcie, dotychczas dość chaotyczną wskutek szczupłej ilości koni, pracę przewozową. Przedłożony projekt rozpatrzony został w początkach września 1941 r. pozytywnie. Kierownikami nowo utworzonej placówki mianowani zostali: inż. Władysław Dawidowicz oraz Leopold Szreter.

W październiku 1941 r. przystąpiono do budowy linii tramwajowej z ul. Marysińskiej poprzez ul. Jagiellońską (ob. Kolińskiego) do dworca Radegast. Jednocześnie budowano szereg bocznic, jak: przy ul. Łagiewnickiej 63 i 45. Podjęto także budowę toru poprzez ul. Franciszkańską do ul. Jakuba. Nieco później przystąpiono do budowy bocznicy przy ul. Łagiewnickiej 1/3 oraz 32. W ten sposób uzyskano połączenie z najpoważniejszymi resortami getta oraz dworcem, powiększając wielokrotnie możliwości ilościowe oraz skracając czas przewozu.

Kierownikami robót drogowych zostali: b.p. inż. Fauster Leopold[1], wiedeńczyk z pochodzenia, zmarły niestety w getcie w warunkach nader opłakanych, oraz inż. Guttig Otto[2], pochodzący z Czechosłowacji. Linię budowano w warunkach bardzo ciężkich przy kilkunastostopniowych mrozach oraz bardzo smutnym stanie aprowizacji getta.

Budowa linii trwała do marca 1942 r., zaś bocznice wykończono latem tegoż roku.

Z początkiem października 1941 r. uruchomiono pierwsze wozy kursujące wzdłuż ul. Brzezińskiej od Bałuckiego Rynku oraz na pewnym odcinku ul. Łagiewnickiej, zaś w kwietniu 1942 r. uruchomiono tramwaje do stacji Radegast. Początkowy tabor

składał się z dwóch wozów motorowych oraz z trzech lor[3]. Załoga składała się z czterech motorowych, czterech konduktorów oraz personelu drogowego dość naówczas licznego. Wyszkoleniem załogi zajął się, jeżeli chodzi o stronę teoretyczną, inż. Dawidowicz. Wyszkoleniem praktycznym zajął się specjalnie przysłany z miasta p. Hill. Dwukrotnie także załoga zabrana została do miejskiej remizy tramwajowej dla lepszego udoskonalenia nabytych wiadomości. Po zakończeniu budowy toru ilość lor powiększyła się o nowych 12 oraz o przysłane dwa motory. Wobec jednak nawału pracy zapotrzebowanie na lory wzrastało ustawicznie, tak iż ilość ich wzrosła z czasem do 35, zaś ilość motorów do pięciu.

Zwiększenie taboru pociągnęło za sobą zwiększenie załogi tramwajowej do 18 motorowych i 20 konduktorów. Jednocześnie dla usprawnienia komunikacji powołano trzech kontrolerów oraz jednego kierownika ruchu. Załoga pracuje na trzy zmiany po 8 godzin dziennie w warunkach dość ciężkich, na otwartych platformach przy zimie i słocie. Otrzymuje dwie zupy dziennie oraz talony B1.

W maju 1942 r. nastąpiła fuzja ESG z Wydziałem Transportowym, przy czym kierownictwo nad tramwajami objął kierownik Wydziału Transportowego pan Marian Kleinman. Inż. Dawidowicz powołany został na kierownika do nowo utworzonego resortu Schwachstromu, zaś inż. Szreter otrzymał stanowisko kierownika technicznego tramwaji [!]. Wobec złego stanu otrzymanego taboru, jak również zbudowanej linii oraz sieci górnej, zestawionych ze starych i zużytych części, powołano specjalne grupy do czuwania nad ich całością. Specjalne grupy czuwają nad konserwacją sieci górnej oraz linii, zimą także nad czyszczeniem szyn, zaś utworzone warsztaty mechaniczne dokonują prawie że wszelkich napraw taboru.

Głównym zadaniem tramwaji [!] jest ruch towarowy, jednak w pewnych granicach uruchomiono tramwaje także dla ruchu osobowego. Pierwsze wozy osobowe uruchomiono w drugiej połowie 1942 r. W godzinach porannych od 6 [do] 7.30 specjalne motory, niezależne od transportów towarowych, przewożą robotników do resortów na Marysinie i stację oraz w godzinach wieczornych od 18.30 do 19.30 odwożą ich na powrót do miasta. Bilety tramwajowe

wydawano początkowo w Wydziale Transportowym, po kilku jednak miesiącach objęło wydawanie biletów Sonder Abteilung za przedłożonymi przez resorty listami imiennymi.

W sierpniu 1943 r. powołano jako instytucję pomocniczą specjalną policję tramwajową w ilości 18 szeregowców, 1 wachmistrza oraz szefa załogi p. Siemiatyckiego Maurycego. Zadaniem ich jest utrzymanie porządku przy ruchu osobowym, bardzo jak na tak szczupły tabor licznym.

29 lutego 1944 r. na skutek pewnych niedociągnięć technicznych rozdzielono na powrót tramwaje od Wydziału Tramwajowego jako niezależną placówkę. Kierownikiem samodzielnej placówki został pan Grzmilas Beniamin.

M. Nowakk

Przypisy

1 Leopold Fauster (1881–19 maja 1943 r.) został deportowany do łódzkiego getta wraz z żoną Natalią pierwszym transportem z Wiednia. Mieszkał przy ul. Pieprzowej 22.

2 Otto Guttig (1913–?) do getta przybył drugim transportem praskim. Mieszkał początkowo przy ul. Franciszkańskiej 15, następnie przy ul. Mianowskiego 22. Został oswobodzony w obozie w Mauthausen.

3 Lora – wagon bez bocznych ścian, przeznaczony głównie do transportu pojazdów. 4 Prawdopodobnie chodziło o Wydział Transportowy

Źródła

Encyklopedia, s. 61-63.

Tagi

administracja żydowska komunikacja topografia getta życie codzienne

Data aktualizacji: 11-11-2026

Data dodania: 11-07-2023